



A Detroit, le 24 juillet 2015.

M. WILLIAMSON/
WASHINGTON
POST VIA GETTY
IMAGES

DETROIT (MICHIGAN) - envoyé spécial

Au volant de son taxi jaune, Jamal peste. Ce chauffeur, arrivé du Yémen il y a vingt ans, n'en peut plus. « Chaque semaine, la zone de travaux change de place. En ce moment, mieux vaut éviter la partie basse de l'avenue Woodward, on ne sait jamais combien de temps on mettra... Et puis, je crois que ça va continuer toute l'année. La plaie! »

Quelle effervescence pour une ville en plein déclin! Pour se frayer un chemin sur l'artère historique de Detroit, il faut slalomer entre d'immenses cônes orange et de vastes zones où les grues s'affairent sous la neige de janvier. Les ouvriers éventrent le bitume, déplacent ou renouvellent les réseaux d'électricité ou d'eau, érigent de nouveaux lampadaires. Et, clou du spectacle, ils posent... des rails.

Début 2017, le taxi de Jamal devra faire un peu de place au « M-1 Rail », un streetcar, genre de tramway, qui viendra s'intercaler dans la circulation sur un peu plus de cinq kilomètres. Le M-1 Rail, en référence à l'ancien nom de l'avenue (Michigan 1, ou M1), reliera l'hypercentre, Downtown, à New Center, le quartier où s'élançait le Fisher Building et l'ancien siège de General Motors, des emblèmes de la ville érigés par l'architecte Albert Kahn. Il traversera Midtown, le cœur de la cité, dans un axe Nord-Sud.

Avec ce tramway, Detroit renoue, un peu, avec son glorieux passé. Au XIX^e siècle, celle qui n'était pas encore connue comme Motor City, était l'une des premières villes à s'équiper de ce moyen de transport à la pointe de la modernité. Dans les années 1920 et 1930, lors du boom de la production automobile, « jusqu'à 1900 véhicules streetcars irriguaient la cité », glisse Paul Childs, le directeur général de M-1 Rail, une organisation à but non lucratif. Des dizaines de lignes emmenaient les ouvriers vers leurs usines. Ou vers le centre-ville pour y faire leur course.

UNE LONGUE COURSE D'OBSTACLES

Et puis, les streetcars ont disparu, balayés par la voiture. La modernité, toujours. En 1956, le dernier tramway a cessé de rouler. À l'époque, il fallait faciliter l'entrée dans la ville des salariés, souvent issus des classes moyennes, blanche comme noire, réfugiées progressivement dans les banlieues après les émeutes raciales de 1943, puis celles de 1967.

Ereintée par la désindustrialisation et les restructurations incessantes de la filière automobile, dévastée par la criminalité et la drogue, la ville s'est vidée des deux tiers de ses habitants. Généralement les plus aisés. Les maisons ou appartements, souvent laissés à l'abandon, ont subi les assauts des voleurs, venant récupérer les matériaux réutilisables, et des pyromanes. Défigurée et écrasée par une dette de 18 milliards de dollars (16 milliards d'euros), Detroit a fini par déposer le bilan le 18 juillet 2013.

Detroit Un tramway nommé « espoir »

En faillite en 2013 et vidée de ses habitants par la désindustrialisation, « Motor City » renaît peu à peu. Avec, comme symbole, la construction d'une ligne de tram

Mais, cela, c'était hier, tente de se persuader la ville. La cité n'a pas rendu son dernier souffle et veut se relever. À l'image du Berlin des années 1990, elle se réinvente et attire les artistes en quête d'espaces, des aventuriers de l'agriculture urbaine et des jeunes professionnels, qui rejoignent les start-up qui pullulent désormais dans Downtown. Ces nouveaux visages, souvent blancs, ont déjà imposé la renaissance de la bicyclette, visible désormais partout, même par moins dix degrés...

« Avec le streetcar, nous proposons de participer à la renaissance de la ville », assure Paul Childs. L'initiative est financée majoritairement par des fonds privés, une première pour ce type de projet, et une nécessité, au regard des finances de la ville. « Tout est né en 2006 de l'organisation à Detroit du Super Bowl XL, la finale de football américain, l'événement sportif le plus important du pays, rappelle l'ingénieur. Cela a été un succès total, et la communauté des affaires de la ville voulait capitaliser sur la bonne image retrouvée. Nous nous sommes rapidement concentrés sur l'idée d'un tramway. Ce qui sautait aux yeux lors du Super Bowl, c'était l'absence de transports collectifs fonctionnels. »

Commence alors une longue course d'obstacles pour faire accepter l'idée d'un tramway de cinq kilomètres, financé à hauteur de 100 millions de dollars par le privé, puis cédé à la ville au bout de dix ans. À l'époque, la mairie veut construire une ligne deux fois plus longue, à un coût de 500 millions de dollars. « En faillite, elle n'avait pas les moyens de ses ambitions », se rappelle Matt Cullen, le président de M-1 Rail. Elle a jeté l'éponge en 2010. »

Les promoteurs de M-1 Rail, eux, ne veulent pas céder. Dan Gilbert, un homme d'affaires qui a racheté quelque quatre-vingts immeubles dans le centre-ville, qu'il fait revivre progressivement, ou Rip Rapson, le patron de la Fondation Kresge, veulent ranimer leur ville.

**DANS UN PAYS
OÙ LES TRANSPORTS
EN COMMUN
SONT LAISSÉS
AUX PLUS PAUVRES,
RELANCER
LE « STREET CAR »
PARAIT OSÉ,
SURTOUT DANS LA
VILLE NATALE
DE L'AUTOMOBILE**

« Un tramway est un catalyseur de changement urbain, résume Rip Rapson, citant en exemple Denver, Portland ou Minneapolis. Ces villes offrent aujourd'hui une qualité de vie unique qui correspond aux aspirations des nouvelles générations. Nous voulons faire de même avec Detroit. »

« L'installation d'un streetcar pousse les gens à marcher au lieu de prendre leur voiture, précise Paul Childs. Il faut donc élargir les trottoirs, ce qui renforce les commerces alentour et le sentiment de sécurité. Et le quartier commence à doucement revivre. Bref, un streetcar peut créer un cercle vertueux. »

Dans un pays où les transports en commun sont laissés aux plus pauvres, relancer le tramway paraît cependant osé, surtout dans la ville natale de l'automobile. « La voiture n'est pas près de disparaître ici, convient Sommer Woods, la directrice des relations extérieures de M-1 Rail. Mais le streetcar doit permettre, dans un premier temps, de changer la perception sur les transports publics et plus largement sur la ville. »

Mais une simple ligne de tramway d'à peine 5 kilomètres peut-elle revitaliser la ville? « C'est court, mais ce n'est pas n'importe quel quartier, répond Rip Rapson. La ligne relie le centre d'affaires à la gare, qui mène en train à Ann Arbor ou Chicago. Dans ce quartier, il y a des bureaux, des campus d'université, ainsi que neuf hôpitaux, l'ensemble des musées, théâtres, opéra, stades des différentes équipes de Detroit et de nombreux restaurants. Bref, s'y croisent habitants, étudiants, chercheurs, salariés, hommes d'affaires et touristes. »

Ce n'est qu'en 2013 que l'organisation M-1 Rail obtient le soutien de l'Etat du Michigan et de l'Etat fédéral, ce qui finit de convaincre la ville de se rallier au projet. Le budget final des travaux est fixé à 140 millions de dollars d'investissements, dont 105 apportés par des entreprises et des fondations. Les pouvoirs pu-

blics apportent directement 35 millions de dollars.

A cela s'ajoutent d'autres financements publics, notamment pour la rénovation complète de l'avenue Woodward, financée par l'Etat du Michigan. « Au total, le budget est de quelque 175 millions de dollars, dont une dizaine de millions de dollars pour garantir la gestion opérationnelle du tram sur les dix premières années », résume le directeur de M-1 Rail. Son exploitation devrait être confiée à la société française Transdev.

MONOPOLY GÉANT

Avant même la fin du chantier du tramway, les effets de sa prochaine arrivée sont déjà visibles. Au volant de sa Jeep, Bud Liebler, le patron du Whitney, un restaurant sur Woodward, joue au guide. « Ici, vous avez un projet tout neuf de 55 logements. Tous ont déjà un locataire désigné. Là, 300 logements sont annoncés. Ici, autour de New Center, tout le bloc a été racheté. La vingtaine de magasins, qui n'ont pas bougé d'un pouce en quarante ans, vont être rénovés par des architectes connus. »

La visite se poursuit. « À droite, 130 logements sortent de terre derrière ces échafaudages, glisse cet ancien de Chrysler, emballé. Devant, à deux pas de Downtown, c'est le chantier gigantesque de la Red Wings Arena, le nouveau stade de l'équipe de hockey. Et par là, 375 logements et des écoles privées doivent sortir de terre pour attirer les familles. »

Au total, 3,5 milliards de dollars d'investissements sont attendus dans la zone du tramway dans les dix prochaines années. « 77 millions de dollars ont d'ores et déjà été investis depuis deux ans », a calculé, ravi, Paul Childs.

Tous ne partagent pas cet enthousiasme. A 60 ans, Amy – le prénom a été changé à sa demande – habite dans Cass Corridor depuis toujours. Ce quartier de Midtown a vu ses loyers s'envoler ces dernières années. « Il n'est plus possible de se loger à des prix décents, juge-t-elle. Les anciens habitants sont poussés hors du quartier. Le M-1 Rail est le dernier avatar d'un grand Monopoly auquel jouent quelques riches qui mettent sous coupe réglée le centre-ville. »

« Il y a cinq à six ans, personne n'aurait pensé que la gentrification deviendrait un problème, défend Rip Rapson. Aujourd'hui, il est vrai que nous devons faire attention pour éviter de vider la ville de ses habitants les plus en difficulté, et les programmes de logements prévoient le plus souvent un quota d'appartements à loyers modérés. »

Pour Amy, « le M-1 rail ne va pas aider les quartiers périphériques. Il sera toujours difficile d'y accéder sans voiture ». Au contraire, juge Matt Cullen : « Cette ligne doit être l'épine dorsale d'un véritable système régional de transport public désormais unifié. Viendront s'y connecter des lignes de bus à haut niveau de service. » Si M-1 Rail est nécessaire, il n'est pas suffisant, conclut Rip Rapson. Le M-1 Rail, c'est le signal que Detroit veut se relancer. ■

PHILIPPE JACQUE